

A INTERFACE DE TRANSPORTES COMO CONTRIBUTO PARA A QUALIFICAÇÃO URBANA

Mariana Duarte¹

¹Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior Técnico, Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura, Av. Rovisco Pais, 1, 1049-001 Lisboa, Lisboa, Portugal.

email: marianamduarte@hotmail.com

Sumário

Este artigo tem por base o projecto com o título “Ciutat i Infra-estrutura: Entorn de Glòries”, desenvolvido para a Plaça de les Glòries Catalanes, em Barcelona.

O conteúdo do projecto fundamenta-se no poder revitalizador que uma interface de transportes pode ter na cidade. Procura-se então, neste trabalho, compreender de que forma é possível transformar a imagem e a função urbana de uma estação, de um equipamento funcional, para um foco de actividades e encontro.

Palavras-chave: Interface de transportes; Estrutura funcional; Integração urbana.

Cidade e infra-estruturas de transporte

As infra-estruturas de transporte são uma consequência e uma condição do / para o crescimento urbano. Estas devem a sua existência, às carências de uma população, tal como a cidade depende delas para o seu progresso e para a organização espacial das actividades, das funções e dos serviços que a constituem.

Em todo o caso, a convivência entre a cidade e a infra-estrutura urbanas nem sempre é simbiótica. Vias rápidas, rotundas, viadutos, auto-estradas, nós viários, aeroportos, caminho-de-ferro, etc., não coexistem facilmente com a ideia de cidade como centro de uma comunidade, como ponto de encontro. Estes equipamentos rodoviários e ferroviários não são usualmente destinados ao trânsito pedonal, o que leva a serem vistos como obstáculos à circulação do peão. Por outro lado, na história de evolução da cidade, muitas infra-estruturas de transporte romperam com o tecido urbano e deterioraram as áreas circundantes. Em redor de fortes eixos de mobilidade gera-se por vezes, espaços vagos e indefinidos em seu redor, os vazios urbanos.



Fig. 1. Vazios urbanos na envolvente de infra-estruturas. Torrassa, em Barcelona e no Oriente, em Lisboa, respectivamente.

Contudo, há sempre duas formas de ver a vida. Ou se vê as coisas como um copo meio cheio ou como um copo meio vazio. Estas duas perspectivas também podem ser aplicadas pela forma como se vê a cidade: pensar que tudo aquilo que parece grande problema urbano é na realidade uma oportunidade para solucionar outros.

De facto, é de considerar o potencial urbanístico enquanto gerador de espaços públicos de vários equipamentos urbanos como escolas, de equipamentos culturais, de hospitais, de empresas ou de indústrias, de portos e, claro, estações. Isto significa que a ideia de agressividade das infra-estruturas face ao espaço da sociedade não corresponde à verdade. O problema é que estas não estão a ser vividas em toda a sua capacidade, porque não foram tratadas para outros usos para além da sua função e praticabilidade.

Assim, ao investir na melhoria do sistema de transportes colectivos, dever-se-ia investir, simultaneamente, no espaço público. Quando se intensifica o uso destas infra-estruturas, o fluxo de tráfego pedonal aumenta, e em consequência, aumenta, também, o uso do espaço público. O fenómeno contrário também é verosímil, ou seja, para dinamizar a utilização de uma determinada infra-estrutura de transporte colectivo, como uma estação de metro, comboio (ou intermodal), poder-se-á requalificar o espaço público envolvente. O efeito consequente virá da segurança e bem-estar, sentida pelos utilizadores da estação.

Ao investigar os critérios de qualidade de espaço público, descobre-se, então, que um espaço público próximo de uma infra-estrutura de transportes deve ser um espaço para actividades dinâmicas, para atrair um maior número de utilizadores. Por conseguinte, os projectos de espaço público deveriam ser úteis à sociedade, e contribuir para a organização e imagem global do meio urbano. Entra-se num plano que rompe com a escala de arquitectura de intervenção isolada, procurando uma ideia coerente em relação com a envolvente. A qualidade do espaço público advém também da qualificação urbana, por uma actividade projectual integrada.

Portanto, com o dinamismo que as infra-estruturas de transporte geram em seu redor, quer a nível de espaço público, quer de fluxos, defende-se que são causa para uma intervenção de regeneração urbana. O mesmo acontece quando um projecto de qualificação urbana programa a introdução de uma nova infra-estrutura de transporte. Por definição, também se trata de um grande projecto, não só em termos de capital de investimento e do número de atores envolvidos, mas também em termos do seu peso nas imediações directas e indirectas.

Será nesta conjugação entre a escassez de espaço público de qualidade e a utilização cada vez maior dos interfaces de transporte, que vai sair a nova relação da cidade com as infra-estruturas. Estas grandes estratégias assumem a defesa da qualidade urbana, como fruto da integração de uma interface de transportes.

Interface de transportes

Hoje, a mobilidade parece ser mais importante para as pessoas e para as cidades. De facto, actualmente, metade da população mundial vive em cidades, e com este crescimento urbano, os cidadãos tornaram-se demasiado dependentes do automóvel. Contudo, parece que a questão da mobilidade tem sido posta mais em causa, mas não só como uma procura de alternativas ao tão fantástico automóvel. Cada vez mais, tem a ver com os direitos de cidadania, numa sociedade onde cada pessoa é considerada como um ser móvel, onde a capacidade de acesso ao local do trabalho, de residência e de lazer podem mesmo pôr em causa a liberdade do cidadão que tem de ser obviamente preservada e defendida por quem exerce o poder.

A intermodalidade surge como preferência natural na defesa deste novo direito da sociedade. Isto porque o trajecto desenhado pelo utilizador, já não se cinge somente a um transporte, mas também inclui percursos antes e depois dessa determinada viagem. As distâncias dos movimentos pendulares aumentaram e a conjugação de vários meios de transporte permitiu uma maior liberdade e facilidade em ir do ponto de partida ao ponto de chegada. Considerando que a viagem ideal seria uma ligação directa, uma interface de transportes deverá integrar-se naturalmente no percurso diário, não consistindo numa ruptura consciente da viagem, mas sim numa zona de passagem desejável, onde é proporcionado acesso à rede de transporte público, ligação entre modos de transporte, diversidade de destinos.

Deste modo, uma interface de transportes é tratada como um centro multifuncional de transportes, de informação e de comércio, localizado em áreas urbanas, tratando-se de um lugar na cidade.

Pelo seu papel na história, é seguro afirmar que os caminhos-de-ferro alteraram por completo o quotidiano, quebrando barreiras geográficas e transformando o meio urbano. Também na actualidade, um espaço de intermodalidade traz consigo oportunidades. Estar perto da oferta de trabalho, do comércio, da cultura, ou estar longe da cidade e próximo da natureza, de parques, de uma vista privilegiada, critérios que são de difícil definição, uma vez que o carácter de cada individuo passa a entrar na equação de desenvolvimento. Racionalizando, para além de oportunidades de vivência, a acessibilidade cria valor de terra, assistindo-se desenvolvimento habitacional e terciário.

Contudo, a introdução de uma estação, no meio urbano, não tem o mesmo significado que tinha no século XIX. A estação representava a chegada do progresso, da modernidade, a uma localidade. Com o aparecimento da via-férrea e a construção de estações na periferia da cidade, e depois na área central da cidade, criou-se um novo lugar de atracção e de permutas de pessoas, que se desenvolveu em torno do bairro da estação.

A antiga falta de hábito na relação meio de transporte - utilizador desapareceu. A cidade ganhou uma dimensão de movimento, que se banalizou ao longo do século XX. Por isso, actualmente, ao falar de impacto social de uma interface de transportes, fala-se mais na melhoria das condições de vida da população pela redução de distâncias, pela criação de emprego ou pela equidade de oportunidades. Contudo, as vivências, que se desenvolvem na envolvente de uma estação, ainda são capazes de criar um ambiente característico. A multiplicidade de funções da interface e o cruzamento entre pessoas proporciona na envolvente uma riqueza cultural, podendo ser dinamizando no “largo da estação”.

Além das dificuldades decorrentes das particularidades de cada país (a sua própria dinâmica, a articulação com outros tipos de iniciativa ou territórios locais) que dificultam a padronização dos resultados sobre o território, existem outras teorias sobre o impacto destas infra-estruturas. É claro que necessário referir as transformações ambientais que a inclusão de um ponto onde comboios, metro, autocarros ou eléctricos se cruzam pode provocar. A velocidade, o ruído, a vibração, a poluição atmosférica e visual dos elementos das vias de comboio e metro podem ser factores dissuasores do seu estabelecimento num bairro.

O planeamento para a implantação da interface de transportes deve assimilar, portanto, o que caracteriza a envolvente precedente à estação, de forma como este vai interagir com variáveis de processo, como atores, interesses, intervenientes e variáveis de contexto social e cultural de cada país. A relação da interface de transportes com a cidade deve ser serviçal e subordinada. Não são apenas um objecto na cidade e mais uma peça que a completa, não só pela sua função de transporte, mas pela melhoria das condições da envolvente. Compreende-se, assim, que a integração de uma estação no meio urbano afectará bastante a sua envolvente. A envolvente precedente e emergente, o antes e o depois, será radicalmente diferente.

Se até ao momento, analisaram-se os problemas que se enfrentam ao tentar planear e determinar o “quando” e o “onde” desenhar uma interface de transportes, chegou o momento de analisar o “como”.

O observatório do metropolitano de Londres realizou vários estudos no final dos anos 90 (*cit. in* Ross, 2000), para perceber qual a ideia que os passageiros tinham do equipamento estação. A maioria idealizava sobretudo como um edifício funcional. O seu propósito deve ser ajudar os passageiros a completar a sua jornada diária de forma eficiente, fácil e confortável. Este estudo identificou a luz natural como um dos aspectos mais importantes ao utilizador, não só por segurança mas também por bem-estar.

Considerando primeiro o equilíbrio da organização funcional, pode-se caracterizar uma interface de transportes por três espaços distintos: espaços de decisão, espaços de circulação e espaços de oportunidade. Os espaços de decisão incluem por exemplo, entradas, bilheteiras, locais onde os passageiros decidem o seu percurso. Os espaços de circulação unem os espaços de decisão às plataformas de acesso e aos espaços de oportunidade.

As áreas de oportunidade têm vindo a atrair outro tipo de utilizadores a uma interface de transportes. Para além da grande oferta a nível de mobilidade, devem existir outros serviços que tornem as estações, não só funcionais, mas multifuncionais. As estações de metro e as largas passagens subterrâneas estão cada vez mais ladeadas por lojas, máquinas ou vendedores ambulantes, quiosques, acessórios, fotografias, etc... Além dos passageiros que se servem da função básica de acesso e dos que buscam informações, outros serão aliciados pelas novas actividades associadas. Tal como diz o ditado finlandês: *People come where people are* (*cit. in* Gehl, 1987:38).

Na realidade, esta multifuncionalidade não é de todo uma concepção inovadora. Desde a antiguidade, que os espaços percorridos se converteram em excelentes localizações comerciais. A ponte Vecchio, em Florença, originária da época romana e ponto de passagem obrigatório para conectar zonas urbanas, acolhe lojas, do mais alto nível, dos dois lados do passadiço.

Uma estação pode ser mais uma parte para estar na cidade, oculta da vista dos que não a usam, mas com vida paralela que representa em menor escala tudo o que se passa no seu exterior. É possível que a ideia do “largo da estação” se funda com a própria interface. Uma vez que as estações e interfaces têm uma assimetria no seu ciclo de vida diário e semanal, as actividades, extra movimento, servem não só para equilibrar a afluência do espaço, como também para aumentar a utilização de transportes públicos. Ao associar espaço público exterior, bem como outros usos urbanos, a interface de transporte pode ganhar esta nova dinâmica do estar.

Em primeiro lugar, menciona-se a correlação, já testada e verificada, entre uma estação e um hotel. A articulação com a rede urbana da interface de transportes traz clientes do mercado externo, de passagem pela cidade, e mesmo do mercado interno, pela excelente acessibilidade. Assim, o leque de clientes é variado. Este tipo de hotel tem como clientes pessoas de passagem na cidade, normalmente por um curto período, privilegiando, por isso, a proximidade aos transportes públicos às áreas turísticas da cidade.

Ver uma interface de transportes também como um espaço de aprendizagem pode reclamar a sua “função de estar”. Na era da chamada sociedade da informação, a conjugação de tipos de espaços arquitectónicos como bibliotecas, museus ou galerias com estações contribui para a criação de conceitos mais vastos e abrangentes na oferta de cultura e aprendizagem ao público em geral. Um dos exemplos com sucesso desta comunhão é o Bibliometro, experimentado em Madrid, desde 2005. Trata-se de um serviço de extensão bibliotecária, que fomenta a leitura, mediante o empréstimo gratuito de livros dentro do metropolitano de Madrid.

A relação de proximidade entre um espaço expositivo e uma interface de transportes também não é novidade. Para além de eventos temporários, como a Primavera Cultural, em Barcelona, ou Arte no Metropolitano, em Lisboa, a estação de metropolitano do Alto dos Moinhos inclui o seu próprio espaço museológico, albergando o Museu da Música e um auditório. O museu da Música possui uma ligação directa à estação por uma das passagens subterrâneas e também uma saída para o exterior, em caso de realização de algum evento extraordinário. Apesar de não ser muito divulgado, pode dizer-se que teve uma óptima aceitação, com 10 614 visitantes em 2011.

Já foi falado da afinidade entre espaços públicos de lazer e de interface de transportes. A exploração de usos mais dinâmicos, ligados ao desporto, pode também trazer uma maior permanência a estes espaços, e comodidade aos utilizadores. Frequentar um centro desportivo ou um ginásio integrado numa interface facilita os clientes, já que não é necessário desviar-se da sua rota pendular, é apenas uma paragem mais prolongada num determinado local.

O Centre Esportiu Municipal Estació del Nord instalou-se no mesmo edifício da estação central de autocarros de Barcelona. A antiga estação ferroviária foi transformada, incluindo agora piscinas, aulas de fitness, e campos exteriores de jogos. Estudando a sua circulação, compreende-se que existe uma independência do centro desportivo, com uma entrada directa da envolvente.

Vale a pena reforçar a ideia de que os utilizadores destes espaços não são apenas utentes da interface de transporte. O que se pretendeu defender ao longo desta exposição, foi a complementaridade de outros usos urbanos com este tipo de infra-estrutura de transporte. Não só reforçam o seu vínculo, como também complementam as deficiências de equipamentos na envolvente. Porém, a tipologia de equipamentos que se podem fundir com uma interface vem da experimentação. A particularidade de cada caso não permite que haja um conjunto de regras ou teorias que guiem o desenvolvimento destes projectos. Trata-se apenas de aguçar a visão do arquitecto, de forma a conseguir ver as questões que se podem levantar a pretexto dos problemas colocados a propósito de cada programa específico.

Ainda não foi referido neste artigo um uso tão vulgar mas bastante importante na equação da viabilidade de uma interface de transportes. Para assegurar a qualidade de espaço público, uma infra-estrutura intermodal deve estar preparada para ser também um ponto de mudança do transporte privado para o transporte público. Devem ser previstas não só zonas de estacionamento, com ligação directa à interface (*Park&Ride*) ou na sua envolvente, mas também zonas de paragem que permitam largar ou apanhar passageiros (*Kiss&Ride*). Ou seja, a associação

com um estacionamento é essencial, podendo mesmo dizer-se que o sucesso dos transportes públicos é proporcional à dificuldade de circulação, de estacionamento e de recolha.

A tipologia de equipamentos que se podem fundir com uma interface vem da experimentação. A particularidade de cada caso não permite que haja nenhum conjunto de regras ou teorias que guiem o desenvolvimento destes projectos, trata-se apenas de aguçar a visão do arquitecto, de forma a conseguir ver as questões que se podem levantar a pretexto dos problemas colocados a propósito de cada programa específico.

Por esta possível combinação de usos e vivências, pode atribuir-se o título de edifício híbrido a uma interface de transportes. Os híbridos da actualidade são vistos cada vez mais como um organismo cosmopolita e aglutinador, capazes de se adaptar às necessidades das cidades contemporâneas. A mistura de usos é uma potencia motora que atua como um sistema de vasos comunicantes, favorecendo a que aquelas actividades mais frágeis, para que todas as partes sejam beneficiadas.

A ideia do híbrido pode ser aplicada não só no contexto de variedade funcional, mas também do uso 24horas dos equipamentos. O prolongamento do período de abertura, pelos variados usos associados, pode ajudar no controlo informal do espaço, tornando-o mais confortável e seguro para o utilizador.

Assim, a introdução de uma interface de transportes associada à mistura de usos torna-se num novo foco de revitalização urbana, como se tenta defender ao longo deste artigo. As interfaces de transporte acabam, assim, por encontrar o equilíbrio entre o domínio público e o domínio privado, e entre o plano arquitectónico e o plano urbano.

A Praça de les Glòries Catalanes, uma proposta para Barcelona



Fig. 2. Localização da Praça de les Glòries Catalanes em Barcelona.

Ildefonso Cerdá tinha idealizado que a Praça de les Glòries seria o coração da cidade de Barcelona. Contudo neste momento, é um nó viário, cheio de parques de estacionamento e redes de metálicas. O caos que se instalou nesta área, justificou elegê-la como objecto de estudo da disciplina de *Projectos IX e X*, na escola de Barcelona.

Claro que Cerdá não planeou a cidade a enorme quantidade de veículos que contaminam o espaço urbano actual. No entanto, parece que em quase toda Barcelona, a convivência entre os veículos e peões é animada, reforçando as actividades sociais do espaço público. Mas ao chegar às Glòries, de alguma maneira, sente-se um carácter desumano, de tráfico pesado, e com barreiras de grande escala.

Antes de julgar o planeamento desta praça, é preciso saber que não foi por falta de ensaios e experiências, de vários urbanistas, arquitectos, e engenheiros que Glòries não está bem resolvida. Na verdade, a Praça de les Glòries tem sido um ponto, com numerosas propostas de arranjo formal, ao longo de 150 anos. Foram as grandes intervenções que antecederam os Jogos Olímpicos que guiaram a praça até ao seu formato actual. Conceberam-

se dois viadutos, de forma anelar, que deixam um parque no seu interior. Garantem a continuidade da Avenida Gran Via pela sua elevação, e as saídas correspondentes para a Avenida Diagonal e para a Avenida Meridiana. Actualmente, por esta praça circulam, cada dia, 140000 carros e 85000 fazem-no pelo viaduto.

Desde 1992, as tentativas para as Glòries continuam, ancorando equipamentos de relevância urbana junto dela. As instalações culturais, como o Teatro Nacional da Catalunha, o Auditório da Música Catalã, o Museu do Design, ou o Mercat dels Encants, e instalações académicas servem a cidade no seu todo.

Contudo, como espaço de estada e de encontro, a Praça de les Glòries nem deveria ter o título de praça. Esta questão está à vista, ao passear sobre a “praça” de Glòries. O abandono, o isolamento, as barreiras, o ruído, o trânsito, a convergência de transportes, seguindo os ensinamentos do capítulo de infra-estruturas são oportunidades e foram matérias de conceptuais para este projecto.

A proposta era dar prioridade à direcção vertical destas intersecções, marcando um ritmo de dilatação, ao longo da Avenida. Introduzindo a forma triangular desenhada pelos quarteirões, os cruzamentos seriam mais claros. Assim, tomou-se como conceito a ideia de esquematização expansível e moldável. Alongando e reconstruindo a trama ortogonal, delimitou-se uma frente de praça mais coerente, com um dos catetos paralelos à Avenida Gran Vía, e a hipotenusa a Avenida Diagonal. Pela nova configuração, embora de dimensões consideráveis, foi possível imaginar um momento de encontro.

Não obstante, não seria concebível esquecer a riqueza que existe neste subsolo. A diversidade de infra-estruturas que cruzam a Praça de les Glòries foi sempre visto como uma dificuldade adicional. Neste projecto, seguindo os ensinamentos do capítulo 1 são vistos como inovação. A consolidação e desenvolvimento do espaço-praça passam a estar relacionados com a construção de uma interface de transportes, para ligar a linha de metro vermelha às linhas de comboio, vindas da Diagonal e da Meridiana, o eléctrico de superfície e aos autocarros.

Uma vez que se partiu da escala urbana, para a escala-praça, obviamente, que não se poderia resolver Glòries, sem resolver a sua relação com os bairros mais próximos. Ao enterrar os caminhos-de-ferro e o metro, criou-se uma diferença de cotas significativa para o bairro de Poble Nou, de 7m. Ao propor a interface de transportes, faz todo o sentido que a intermodalidade não seja só a nível de transportes, mas também entre bairros. Ou seja, estabeleceu-se como premissa a introdução de um traçado mar-montanha, que conecta as duas cotas, albergando não só a interface mas também outros usos que lhe garantam actividade na sua envolvente. Aliou-se à envolvente próxima da Praça de les Glòries um centro de informação urbana e turística, um espaço de exposições culturais, a partir de DHUB, um centro de convenções e mediateca, habitação, um hotel e um centro desportivo (que são desenvolvidos no segundo momento do projecto). Estes equipamentos surgem da análise em falta dos bairros envolventes.

Dado o carácter viário de Glòries, e o papel específico do automóvel na funcionalidade urbana, era indispensável dar-lhe uma solução. Pelo desejo de transformar a Diagonal, num eixo mais dedicado à pessoa que ao automóvel, ao chegar a Glòries, sobreviveu apenas como via de eléctrico de superfície, para marcar a sua direcção. Dilui-se o tráfego numa espécie de mega-quarteirão, que distribui desde logo o trânsito pela malha do Eixample, antes de alcançar o nó de Glòries.

Aproximando à análise local, percebeu-se que existiam duas linhas de força, de percursos pedonais, que faria sentido que tivessem continuidade, vindo do Poble Nou e da Avenida Meridiana. As primeiras notas da interface de transportes vieram, então, de uma ideia de linha quebrada. Pretendia-se que a intermodal tivesse uma forma linear para uma leitura mais clara da circulação. Desenhou-se como uma linha que se fragmenta para a criação de espaços mais amplos ou restritos. As entradas da interface de transportes estariam na continuação dos alinhamentos, tratando-se de um novo percurso alternativo à cota pedonal.

Os espaços de descompressão foram trabalhados como pátios subterrâneos, ladeados por volumes modelados, que surgem do terreno. Estes volumes conferiam actividades aos pátios, com restaurantes, posto de saúde, escritórios, posto de polícia, posto de turismo, e um espaço expositivo. Criaram-se relações entre as mesmas para assegurar a continuidade do uso do espaço, como espaço público, todo o dia, todos os dias. A altimetria não superou os dois pisos, para não provocar demasiada sombra no interior dos pátios.

O ritmo entre os espaços de descompressão e compressão conduzia os utilizadores, dentro do mesmo componente de ligação, até à cota do Poble Nou, e pelas linhas de comboios. A vantagem estaria em poder ser,

Ao relacionar uma interface com a sua envolvente, permite-se que as actividades, subjacentes à mobilidade, não existam apenas encerradas em recintos próprios, desenhando assim uma arquitectura que procura algo mais que a simples resposta à primeira camada dos problemas apresentados. De acordo com o enquadramento teórico deste trabalho, pode concluir-se que a tendência geral dos espaços analisados é a de serem multiplicados e ampliados os seus programas e funções principais. Programas que atraiam clientes, como cafetarias, restaurantes, livrarias, etc.; programas que vivam do fluxo de visitantes, como posto de turismo ou espaços expositivos; programa que garantam a segurança e conforto de quem se movimenta, como posto médico ou de polícia, são boas apostas.

No entanto, a diversificação programática deve também servir as necessidades sentidas no ambiente urbano, com vista à inclusão social de populações. É por isso difícil tipificar os usos associados a uma interface de transportes. À semelhança do que acontece para o tecido construído nas suas várias escalas, também o conhecimento de uma comunidade deve ter lugar sob vários pontos de vista quando se pretende elaborar uma proposta arquitectónica: as suas heterogeneidades e assimetrias, as suas afinidades culturais, históricas e sociais, as suas carências e comportamentos.

Assim, com o contributo da interface de transportes, a Plaça de les Glòries podia-se tornar num novo centro de Barcelona. Seria mais um exemplo da necessidade de renovação e do esforço que as cidades devem fazer para se reinventar.

Foi possível perceber que pelo reequacionamento das infra-estruturas de transporte se conseguiria uma nova imagem da cidade e uma nova relação entre a estação e o edificado envolvente. Deve-se pensar a infra-estrutura de transporte, rodoviária e ferroviária, não só como uma necessidade para a mobilidade, mas como uma solução para compatibilizar uma cidade estruturada com os seus habitantes.

Ao integrar e relacionar uma interface com a sua envolvente, permite-se que as actividades, subjacentes à mobilidade, não existam apenas encerradas em recintos próprios, desenhando assim uma arquitectura que procura algo mais que a simples resposta à primeira camada dos problemas apresentados. De acordo com o enquadramento teórico deste trabalho, pode concluir-se que a tendência geral dos espaços analisados é a de serem multiplicados e ampliados os seus programas e funções principais. No entanto, a diversificação deve servir as necessidades sentidas no ambiente urbano, com vista à inclusão social de populações. É por isso difícil definir uma tipificação de usos associados a uma interface de transportes. À semelhança do que acontece para o tecido edificado nas suas várias escalas, também o conhecimento de uma comunidade deve ter lugar sob vários pontos de vista quando se pretende elaborar uma proposta arquitectónica: as suas heterogeneidades e assimetrias, as suas afinidades culturais, históricas e sociais, as suas carências e comportamentos.

No entanto, este artigo sobre a Plaça de les Glòries Catalanes não explorou todas as suas potencialidades. Com as possibilidades da interface de transportes, Barcelona voltaria a abraçar a sua centralidade, e o mesmo, poderia ser extrapolado para outras realidades europeias.

Agradecimentos

Ao professor Jorge Gonçalves, pelo incansável acompanhamento no desenvolvimento deste trabalho.

Referências

- M. Arenas, *Barcelona Transfer: 1984- 1994: La Sagrera: Planificación Urbana*. Actar, Barcelona, 1995.
- L. Bertolini, T. Spit, *Cities On Rails: The Redevelopment Of Railway Station Area*. E&Fn Spon,London, 1998.
- P. Brandão, M. Carrelo, S. Águas, *O Chão da Cidade: Guia de Avaliação do Design de Espaço Público*. Centro Português de Design, Lisboa, 2002.
- A. Fernández; J. Mozas; J. Arpa, *This Is Hybrid: an Analysis of Mixed-Use Buildings*. Vitoria-Gasteiz; A+T Publishers, 2011.
- J. Gehl, *Life Between Buildings: Using Public Space*. Arkitektens Forlag, Copenhagen, 1987.
- J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, 1961 (versão consultada *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*.Capitán Swing Libros,Madrid, 2011).
- E. Roca i Blanch, *Glories, Reforma Urbana I Espai Public*. Edicions ETSAB, Barcelona, 2011.
- J. Ross, *Railway Stations: Planning, Design and Management*. Oxford; Architectural Press, 2000.